0. IDENTIFICATION, PAGES EN VIGUEUR, HISTORIQUE DES MODIFICATIONS, APPROBATION, SOMMAIRE, GESTION DU DOCUMENT

PROGRAMME D'ENTRETIEN APPLICABLE AUX AERONEFS SUIVANTS

CONSTRUCTEUR/TYPE	IMMATRICULATION	NUMERO DE SERIE
SN CENTRAIR SN34C	F-CIHM	34014

TITULAIRE

LES PLANEURS DE PUIVERT

EN QUERCORB

11230 PUIVERT

LISTE DES PAGES EN VIGUEUR ET APPROBATION

Page	Edition	Date		Page	Edition	Date
0-1	01	20/12/2013		V-1	01	20/12/2013
0-2	01	20/12/2013		V-2	01	20/12/2013
0-3	01	20/12/2013		V-3	01	20/12/2013
0-4	01	20/12/2013		VI-1	01	20/12/2013
I-1	01	20/12/2013		VI-2	01	20/12/2013
I-2	01	20/12/2013		VI-3	01	20/12/2013
I-3	01	20/12/2013		VI-4	01	20/12/2013
I-4	01	20/12/2013		VI-5	01	20/12/2013
II-1	01	20/12/2013		VI-6	01	20/12/2013
II-2	01	20/12/2013		VI-7	01	20/12/2013
III-1	01	20/12/2013		VI-8	01	20/12/2013
IV-1	01	20/12/2013		VI-9	01	20/12/2013

Ce programme d'entretien est approuvé par l'autorité compétente, comme permettant de répondre, pour les utilisateurs aux recommandations du constructeur ainsi qu'aux exigences de la réglementation (CE) 2042/2003 et ultérieures, notamment de la partie M de ce règlement.

Références de la lettre d'acceptation

(N° de référence / date / nom d signataire):

…….. ……..

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS ET REVUES

La revue du document est faite à intervalles d'un an. Les revues ainsi effectuées sont enregistrées manuellement dans le tableau ci-après même si elles ne donnent pas lieu à une nouvelle édition (révision du contenu) du programme d'entretien.

Edition	Objet	Nom / Visa	Date
01	Création et mise en conformité Part M	VUILLEN Jean-claude	**20/12/2013**

SOMMAIRE

Section 0 Identification, pages en vigueur, historique des modifications, approbation, sommaire, gestion du document	P. 0-1 à 0-4
Section I Engagement du responsable, définitions, origine des données	P. I-1 à I-4
Section II Périodicité des opérations d'entretien et des pesées, reports	P. II-1 à II-2
Section III Entretien des éléments d'aéronefs	P. III-1
Section IV Opérations d'entretien particulières	P. IV-1
Section V Vols de contrôle	P. V-1 à V-3
Section VI Opérations d'entretien programmées	P. VI-1 à VI-9

GESTION DOCUMENTAIRE

L'identification de ce programme d'entretien est contenue dans le cartouche de haut de page : titre du document, numéro d'édition (01,02, etc...), date, numéro et titre de la section (0 à 6), pagination.

Tout nouvel amendement donne lieu à une nouvelle édition du document numérotée 01,02,etc..

Les changements de contenu entre une édition et la suivante sont repérés par un trait vertical en marge.

La liste des pages en vigueur est fournie en page 0-2.

La liste des pages en vigueur porte les références d'approbation par l'autorité.

L'historique des révisions annuelles et/ou modifications du programme est fournie en page 0-3

1. ENGAGEMENT DU RESPONSABLE, PRESIDENT D'ASSOCIATION ENGAGEMENT DU RESPONSABLE

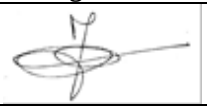
Le Président de l'association dont le nom / prénom / signature sont enregistrés sur le tableau ci-après déclare que le présent programme d'entretien prend en compte :

1. L'ensemble des recommandations d'entretien du constructeur de l'aéronef **SNC34** contenues dans le Manuel d'entretien **SN CENTRAIR édition1 révision1 de février 1997**
2. L'ensemble des recommandations d'entretien des fabricants des équipements montés sur les aéronefs concernés;
3. Les exigences de la règlementation (CE) 2042/2003 et notamment de la partie M.

Le Président s'engage à faire entretenir l' aéronef **SNC34** immatriculé ci-après conformément au présent programme d'entretien, aux instructions établies par l'autorité, à l'expérience acquise en maintenance, aux instructions de maintien de la navigabilité délivrées par le détenteur du certificat de type ainsi que par les fabricants des équipements montés sur ces aéronefs.

IMMATRICULATION	NUMERO DE SERIE
F-CIHM	34014

Le Président s'engage par ailleurs à faire effectuer au moins annuellement une revue du présent programme d'entretien et à lui faire apporter toute évolution requise en fonction des instructions nouvelles du constructeur et/ou des fabricants d'équipements ainsi que des instructions de l'autorité.

Nom / prénom du Président	Signature	Date
Jean Claude VUILLEN		20/12/2013

PRESENTATION DU TYPE

Le **SN34C (ALLIANCE 34)** est un planeur biplace de technologie composite.

Le **SN34C (ALLIANCE 34)** est rattaché à la **fiche de navigabilité DGAC / GSAC N° 188 ED 01 de Septembre 1997**.

DEFINITION DE L'ENTRETIEN

L'entretien des aéronefs comprend l'application d'un programme d'entretien approuvé par l'autorité, la correction des défectuosités, l'exécution de modifications ou de réparations et l'application des consignes de navigabilité par des personnels compétents.

Il doit être suffisant pour assurer l'aptitude au vol, et le bon fonctionnement des équipements et instruments installés et dont la présence à bord est exigée par la réglementation en vigueur pour assurer l'accomplissement du type de vol envisagé.

Il doit également permettre de s'assurer du bon fonctionnement des moyens de communication, de navigation et de surveillance installés ainsi que du bon état de l'aéronef au regard des règles relatives à la limitation des nuisances.

Nota: les vérifications normalement effectuées avant vol par le pilote (visite pré-vol) ne sont pas considérées comme des opérations d'entretien.

ABREVIATIONS ET ICONES

VPE : Visite de petit entretien

VA : Inspection annuelle

GV : Inspection de grande visite

ID : Inspection détaillée spéciale basée sur un programme d'extension de limite de vie

VFE : Visite de Fin de travaux d'Entretien. A l'issue de tout entretien, une vérification générale doit être effectuée pour s'assurer qu'il ne reste pas d'outils, d'équipements ou autres pièces ou matériels étrangers à l'aéronef ou à l'élément d'aéronef et que tous les panneaux d'accès déposés ont été réinstallés. Cette tâche est notamment à prévoir systématiquement à la fin de chaque opération d'entretien programmé de la section VI.

: Tâche critique. Elle requiert une double inspection indépendante se traduisant par la double signature de la carte de travail. Ce type de tâche concerne les interventions sur un système de commande susceptible de modifier la trajectoire, l'attitude ou la force de propulsion de l'aéronef. Voir Fiche G-NAV n° 006 (AMC M.A. 402 (a)).

: Tâche non autorisée au pilote-propriétaire. Le pilote propriétaire tel que défini au M.A. 803, ne peut libérer que des tâches qui satisfont aux termes de l'Appendice VIII (b) et à l'AMC y afférant.

PILOTES-PROPRIETAIRES AUTORISES

La liste des pilotes-propriétaires compétents autorisés à effectuer et à libérer les tâches de l'appendice VIII de la partie M est gérée indépendamment du présent programme d'entretien. Elle est établie et révisée régulièrement sous la responsabilité du titulaire du présent programme.

Les tâches non autorisées aux personnes ainsi désignées sont repérées dans le présent programme d'entretien au moyen de l'icône présentée ci-dessus. Il en découle que les tâches listées dans le présent programme d'entretien non ainsi repérées ainsi que toute autre tâche qui ne serait pas listée dans le présent programme mais qui répondrait aux critères de l'Appendice VIII de la partie M peuvent être effectuées par les personnes désignées.

TERMINOLOGIE

1. **Inspection de routine :**

   Consiste en un examen global visuel ou en un essai de fonctionnement. Elle permet de s'assurer de l'état d'un sous-ensemble d'aéronef tant qu'un désassemblage n'est pas nécessaire.

2. **Inspection détaillée :**

   Consiste en un examen complet d'un sous-ensemble d'aéronef avec tous les désassemblages nécessaires, pour remplir les exigences de l'article 7.5 de l'arrêté du 24/07/1991 de façon à déceler les défectuosités et prévoir celles qui auraient des conséquences catastrophiques.

3. **Examen visuel :**

   C'est une des composantes de l'inspection de routine définie ci-dessus. L'action a pour but de s'assurer avec attention du bon état d'un organe, visuellement, « in situ ».

   Exemple: recherche de criques ou corrosions.

4. **Examen détaillé :**

   C'est une des composantes de l'inspection détaillée telle que définie ci-dessus, il consiste en un examen approfondi d'un organe soit visuellement après démontage ou encore en s'aidant d'une loupe ou en utilisant d'autres moyens d'investigation (ressuage, magnétoscopie, courant de Foucault, etc.)

5. **Vérification :**

   C'est une des composantes aussi bien de l'inspection de routine que de l'inspection détaillée. C'est une opération par laquelle on s'assure d'une conformité ou d'un état d'après mesure ou à l'aide d'un instrument de contrôle.

   Exemple: vérification de la tension des câbles de commandes de vol.

6. **Essais, tests :**

   C'est aussi une des composantes de l'inspection de routine et de l'inspection détaillée suivant le cas. Ils ont pour but de s'assurer du bon fonctionnement d'un organe ou équipement avec, éventuellement, une vérification des performances avec ou sans instruments de contrôle.

   Exemple: essai au banc de l'altimètre.

DECOMPTE DES HEURES DE VOL

L'utilisation moyenne annuelle des aéronefs concernés est indiquée sur le tableau suivant :

IMMATRICULATION	HDV ANNUELLES
F-CIHM	150 h

Les heures de vol sont décomptées "cale à cale". Elles sont applicables aux potentiels et périodicités. Le nombre d'atterrissages est également comptabilisé en exploitation pour les potentiels exprimés en nombre de cycles.

2. PERIODICITE DES OPERATIONS D'ENTRETIEN ET DES PESEES

PERIODICITE DES VISITES

Inspection de routine de petit entretien (VPE) :

Cette visite doit être exécutée après chaque remontage du planeur et toutes les **100 h** de vol (+/- 10 %). Le programme de cette inspection est détaillé à la section 6 de ce document.

Inspection annuelle de routine (VA) :

Cette visite est due à l'échéance calendaire de **12 mois** et/ou après **500 h** de vol (+/- 1 mois ou +/- 5 %). Le programme de cette inspection est détaillé à la section 6 de ce document.

Inspection détaillée de grande visite (GV):

Cette visite est due au bout de **5 ans** Le programme de cette inspection est détaillé à la section 6 de ce document.

Inspection détaillée (ID) :

Des inspections doivent être effectuées à 3000, 4000 et 5000 h de vol. Le programme de ces inspections est disponible auprès de SN CENTRAIR.

PESEE

Une nouvelle pesée physique du planeur avec détermination du centrage doit être effectuée une fois tous les **5 ans** ou dès lors qu'une **modification ou une réparation importante** a été effectuée ou que le **revêtement de l'appareil a été refait** de manière complète.

La méthode de pesée du **SN34C** est décrite dans le manuel d'entretien constructeur au § 8.1 ainsi que dans le manuel de vol au § 6.1.

Un inventaire des équipements présents à bord doit être annexé à la fiche de pesée.

Une pesée physique n'est pas nécessaire dans la mesure où la modification peut se calculer.

Seule la pesée physique de l'aéronef ne doit pas être effectuée par le pilote-propriétaire

REPORT DE TRAVAUX D'ENTRETIEN

Les fascicules P 42-20 et P 42-21 ne s'appliquent plus aux aéronefs sous statut EASA.

En conséquence, les reports de potentiel des équipements règlementaires obligatoires ne sont pas possibles. Cependant, les reports des visites de maintenance au-delà des échéances règlementaires (pour regroupement des travaux) restent possibles si aucune exigence (constructeur, fabricant ou AD) ne s'y oppose.

Dans de tels cas, le Responsable Technique devra solliciter une autorisation de déviation auprès de l'OSAC selon les règles du fascicule P 04-00 en vigueur disponible sur le site de l'OSAC.

3. ENTRETIEN DES ELEMENTS D'AERONEF

ELEMENTS A POTENTIEL OU A VIE LIMITEE

EQUIPEMENT / TYPE	OPERATION		POTENTIEL OU LIMITE DE VIE	DONNEES D'ENTRETIEN
Cellule	Retrait de service		**6000 h**	**Pas de tolérance** Manuel entretien constructeur
Cellule aéronef	Inspection prolongation de potentiel		**3000, 4000, 5000 h**	LS CENTRAIR 201-08 R1 **Pas de tolérance**
Crochet de remorquage **TOST E72**	Révision		**2000 cycles**	**Tost** operating manual Ed 1 Rév 3 mars 2001 TM 2000-1 fév 88
Crochet de treuillage **TOST G 73**	Révision		**2000 cycles**	**Tost** operating manual Ed 1 Rév 3 mars 2001 TM 2000-1 fév 88
Anémomètres avant et arriére **WINTER 6 FMS 511**	Essai au banc		**5 ans**	Maintenance Instructions Winter
Câbles de palonnier	Remplacement		**10 ans**	Manuel d'entretien aéronef
Sangles et harnais Anjou 346	Remplacement		**Selon état**	Manuel constructeur
Radio VHF Becker AR 4201	Essai radio		**Selon état**	P 41-15

INSTALLATION RADIO ELECTRIQUE DE BORD

En plus de la procédure décrite au(x) manuel(s) d'entretien et dans le cas où l'aéronef est pourvu d'un transpondeur, l'inspection de l'installation radio-électrique de bord devra se référer au fascicule DSAC/NO P- 41-15 Ed 2 Rev 0 - 04/2011 disponible sur le site OSAC.

4. OPERATIONS D'ENTRETIEN PARTICULIERES

Les vérifications suivantes doivent être effectuées en cas d'atterrissage dur, ou de cheval de bois:

- Le train d'atterrissage
- L'état de la structure principalement au niveau des points d'attaches voilure et sur le cône arrière du fuselage
- Le jeu des points d'attaches des ailes et de l'empennage horizontal
- Le collage et l'état des cadres et renforts de fuselage

Une APRS doit être prononcée suite à ces opérations.

5. VOLS DE CONTROLE

CAS D'EXIGIBILITE

Vol de contrôle complet

Un vol de contrôle complet comprend la vérification générale des performances de l'aéronef indiquées au manuel de vol, le fonctionnement correct des différents systèmes, et l'exécution des procédures non appliquées habituellement en exploitation (procédures de secours par exemple).

Il est exigé après une visite de grand entretien (GV), après remplacement d'un composant vital ou après une réparation importante consécutive à un accident, (sauf si une dispense a été obtenue lors de l'approbation de la réparation ou encore dans le cadre d'un entretien progressif) ou à l'aboutissement d'un cycle complet d'opérations de grand entretien.

Vol de contrôle réduit

Un vol de contrôle réduit ne comprend que la vérification de certaines fonctions des systèmes de l'aéronef qui sont liées directement ou indirectement aux travaux effectués. Un vol de contrôle réduit est exigé lorsque, à l'issue d'une opération d'entretien, les vérifications au sol ne permettent pas de s'assurer du fonctionnement satisfaisant de l'avion, notamment :

1. Lors d'une intervention sur les commandes de vol, sauf dispense, après démonstration prévue au manuel d'entretien ;
2. Lorsqu'après une modification ou une réparation de l'aéronef, la nécessité d'effectuer un vol de contrôle est précisée dans le dossier de la modification ou de la réparation approuvée.

CONDITIONS DES VOLS DE CONTROLE

Le vol de contrôle doit être effectué dans les conditions suivantes :

1. Les conditions météorologiques doivent être et rester supérieures aux minimums attachés au tour de piste à vue sur l'aérodrome considéré pendant toute la durée du vol.
2. Toutes les manœuvres de contrôle doivent être exécutées en conditions VMC.
3. La masse au décollage ne doit en aucun cas excéder la masse maximale à l'atterrissage sauf dans le cas d'essai des ballasts.

PROGRAMME DES VOLS DE CONTROLE

Le programme du vol de contrôle doit se conformer à la **section 6** du manuel d'entretien. Les valeurs précises des paramètres en pointillés sont à rechercher dans le manuel d'entretien correspondant à l'aéronef ainsi qu'indiqué page I-1.

VOL DE CONTROLE				
Type aéronef :……...	Immatriculation :……..	N° série :…….....	Date :……./……../……	
Masse : ……kg	Centrage : ……..%	Vent : ……°/…..... kt	QFU :……°	QNH : …….hpa
QFE bord : ……hpa	QFE tour : ……hpa	Nom pilote :……	Signature :……	

ACTION	OBJECTIF	CONSTATE
ALIGNE SUR LA PISTE		
Compas magnétique	Concordance avec QFU + ou – 5°	……..
Altimètre	Concordance avec QFE + ou – 2mb	……..
Système de remorquage	Essais de largage satisfaisants	……..
VOL REMORQUE (montée à Zp 1000 m au dessus de la couche turbulente)		Heure décollage : …… Zi largage : ……
Installation anémométrique Av	Concordance avec les valeurs avion	100/130/150 :…..…/……/……..
Installation anémométrique Ar	Concordance avec les valeurs avion	100/130/150 :….. /……/……
Compensateur de profondeur	Equilibre satisfaisant	……..
Evolutions derrière le remorqueur	Retour possible en position après s'en être écarté	……
Largage câble (et rentrée train)	Manœuvre aisée	……..
BASSES VITESSES Contrôle d'efficacité des gouvernes	 Bonne aux 3 axes jusqu'à Vs0 et Vs1	 ……..
DECROCHAGES STATIQUES Configuration lisse Configuration atterrissage (AF)	 Env 70 km/h à 540 kg 60 km/h à 440 kg Vitesses majorées de quelques km/h par rapport aux précédentes	 …… …… …… ……

VOL DE CONTROLE (suite)		
ACTION	**OBJECTIF**	**CONSTATE**
GRANDES VITESSES **En configuration lisse**		
Sollicitation des gouvernes	Bon amortissement aux 3 axes	……..……
Braquage max.autorisé jusqu'à Va = **172** km/h	Pas de tendance oscillations entretenues ou à vibrations	Vi atteinte = ……
1/3 du braquage max.autorisé de Va = **172** km/h à VNE= **250** km/h	Pas d'aspiration du chapeau d'A.F.	……..
Grande vitesse	Atteindre VNE en air calme	……..
AEROFREINS SORTIS		
De Va à VNE effectuer plusieurs sorties AF, avec rentrée 0,75 VNE = **187** kmh **Attention au contrôle du planeur lors du déverrouillage**	Rentrée possible jusqu'à 0.75 VNE Effort < = 20 DaN	……...
AU COURS DU VOL		
Instruments de bord fondamentaux	Bon fonctionnement qualificatif, pas de buée sur les verres, pas d'influence des circuits électriques (batterie, pile) sur le compas magnétique.	……...
Instruments particuliers en option	Vérification qualitative des fonctions	……..
Verrière	Bonne étanchéité, pas de bruit aérodynamique	……..
Aérateur cabine	Dosage, efficacité et répartition correcte Bien étanche sur fermé	……..
RETOUR TERRAIN Approche	Vi recommandé AF sortis = **97** km/h	……..
Atterrissage, frein de roue	Bonne efficacité, bien progressif	……

6. OPERATIONS D'ENTRETIEN PROGRAMMEES

OPERATION	VPE	VA	GV	Visa 1	Visa 2
1) SUR PLANEUR MONTÉ, ÉTAT DES JONCTIONS, APPRÉCIATION DES JEUX MÉCANIQUES					
• Attaches voilure, empennages	☐	☐	☐		
• Jeu des axes et des fixations des ferrures principales (effectuer des sollicitations manuelles verticales et horizontales aux extrémités).	☐	☐	☐		
• Verrouillage de sécurité des assemblages et systèmes de commande	☐	☐	☐		
• Commandes de profondeur, direction, gauchissement, aérofreins (gouvernes maintenues, effectuer des sollicitations manuelles sur les commandes du poste de pilotage).		☐	☐		
• Jeu dans la timonerie d'ailerons et de profondeur. Si un jeu sensible est décelé, une réparation s'impose. Les efforts à appliquer ne doivent pas être trop importants car il y a un risque de confusion avec l'élasticité dans les commandes.		☐	☐		
2) ÉTAT DES REVÊTEMENTS					
Structure principale: • Etat de la peau (en particulier à l'intrados de la voilure et de l'empennage horizontal et sous le fuselage	☐	☐	☐		
• Etat mécanique des revêtements travaillant sollicités lors du décollage, du vol et de l'atterrissage (par recherche visuelle et au toucher, détecter les trous, les enfoncements locaux, les lignes de fissuration, les zones striées par délaminage).	☐	☐	☐		
Etat des trous de drainage ou de mise à l'air libre : • débouchage éventuel.					

OPERATION	VPE	VA	GV	Visa 1	Visa 2
○ Sous le fuselage	☐	☐	☐		
○ Aux emplantures des ailes		☐	☐		
○ Sur les gouvernes et l'empennage horizontal			☐		
3) VERRIERE					
• Etat du plexiglas, criques, perte de transparence.	☐	☐	☐		
• Etat de la fenêtre, bon fonctionnement.		☐	☐		
• Etat du cadre, déformation des fixations.		☐	☐		
• Graissage (point 4 du plan de graissage § 3.4 du manuel d'entretien)	☐	☐	☐		
• Vérifier le bon fonctionnement du dispositif d'ouverture, de fermeture et de verrouillage	☐	☐	☐		
• Vérifier le bon fonctionnement du largage de détresse par une manœuvre simulée		☐	☐		
4) POSTE PILOTAGE					
• Propreté générale.	☐	☐	☐		
• Etat des sièges et de leurs baquets.		☐	☐		
• Examen des harnais, état des sangles (propreté, déchirures, coutures) et des attaches sur la structure, bon fonctionnement de la boucle et des tendeurs coulissants (déformation, oxydation)		☐	☐		
• Etat du dispositif de ventilation et de sa commande.		☐	☐		
• Graissage (points 2 et 3 du plan de graissage § 3.4)	☐	☐	☐		
• Fonctionnement du réglage palonniers.		☐	☐		
• Etat du circuit de frein de roue et réglage éventuel.	☐	☐	☐		
• Etat de l'ensemble des poignées de commande, conformité des couleurs avec la norme (voir manuel de vol section 2)		☐	☐		

OPERATION	VPE	VA	GV	Visa 1	Visa 2
5) GOUVERNES					
• Appréciation de la liberté de débattement, frottement, points durs, jeux.	☐	☐	☐		
• Aérofreins : Appréciation des efforts de verrouillage et de déverrouillage, état des articulations, déformations.		☐	☐		
• Dépose de toutes les gouvernes et des plaques d'aérofreins, examen des charnières, articulations et leviers de commandes, fixations sur la structure, nettoyage, graissage.			☐		
• Vérification de la masse et de l'équilibrage de chaque gouverne (voir critères § 4.1). Effectuer cette vérification à chaqueGV et en cas de remplacement, peinture ou réparation.			☐		
• Vérifier l'étanchéité des charnières d'ailerons (voir § 4.3 du manuel de maintenance)	☐	☐	☐		
• Mesure du débattement des ailerons et des gouvernes de profondeur, de direction et des aérofreins. Vérifier la conformité avec les valeurs données § 4.2 du manuel d'entretien constructeur. Voir le § 2.2 pour les éventuels réglages		☐	☐		
6) COMMANDES DE VOL					
Nota : les trois commandes principales, gauchissement, profondeur, direction *Les autres commandes : aérofreins, compensateur, crochet, etc.*					

OPERATION	VPE	VA	GV	Visa 1	Visa 2
• Examen visuel des manches et des palonniers (criques, déformations, jeu).	☐	☐	☐		
• <u>Compensateur de profondeur :</u> vérifier le fonctionnement et son irréversibilité à chaque poste	☐	☐	☐		
• Examen, nettoyage des renvois, guignols, axes, supports, rotules, roulements, bielles, dispositifs coulissants		☐	☐		
• Tache Critique Pilote Propriétaire Dépose si nécessaire des renvois, guignols, axes, supports, rotules, roulements, bielles, dispositifs coulissants, etc.		☐	☐		
• Graissage (points 3,7,8,9 du plan de graissage § 3.4 du manuel de maintenance)	☐	☐	☐		
• Tache Critique Pilote Propriétaire Câbles : remplacer les câbles qui présentent des traces d'usure ou de corrosion		☐	☐		
• Vérifier l'absence de frottement excessif des gouvernes et autres commandes			☐		
Nota : Tache Critique Pilote Propriétaire *Changer les câbles de direction tous les 10 ans (entre palonnier et guignol).*			☐		
7) CROCHET(S) DE REMORQUAGE ET/OU DE LANCEMENT					
• Nettoyage sur planeur	☐	☐	☐		
• Graissage (points 1 du plan de graissage § 3.4 du manuel d'entretien)	☐	☐	☐		
			☐		

OPERATION	VPE	VA	GV	Visa 1	Visa 2
• Vérification suivant livret constructeur					
• Dépose éventuelle : suivant livret constructeur ***Nota:*** *Les crochets TOST devront être révisés périodiquement (2000 lancers cf TN Tost 1-2001).*			☐		
• Appréciation de l'effort de largage		☐	☐		
8) ATTERRISSEURS					
• Dépose du train principal et de sa roue, examen des soudures, corrosion, criques, protection.			☐		
• Dépose et démontage de la roue avant et de dérive, criques, corrosion			☐		
• Vérification extérieure et nettoyage des compartiments de la roue avant, de la roue principale et de la roue de pied de dérive.	☐	☐	☐		
• Etat de la fourche de train principal et de l'amortisseur.		☐	☐		
• Etat des supports de roue avant et de dérive.		☐	☐		
• Graissage (points 5 et 6 du plan de graissage § 3.4 du manuel d'entretien)	☐	☐	☐		
• Etat du frein de roue, usure, efficacité, niveau de liquide de frein (voir § 2.3 du manuel d'entretien)		☐	☐		
• Gonflage et usure des pneus (voir § 2.3 du manuel d'entretien)	☐	☐	☐		
• Etat du carénage de train principal		☐	☐		
9) STRUCTURE					
• Examen de la structure interne du planeur, et en particulier des		☐	☐		

OPERATION	VPE	VA	GV	Visa 1	Visa 2
éléments vitaux et des parties localement sujettes à des avaries. ○ Longerons de voilure ○ Bord d'attaque de voilure ○ Caissons de voilure ○ Attaches de voilure ○ Saumons d'ailes ○ Partie arrière et parties basses de fuselage ○ Longerons et caissons des empennages ○ Attaches des empennages ○ Caisson de fuselage supportant la voilure ○ Ensemble de la structure du cockpit, siège, bordure, verrière, cloisons					
• Dans les structures plastiques verre/résine : ○ Fixité des inserts métalliques (en effectuant des pressions pour essayer de détecter un ébranlement) ○ Zones striées (visuel ou au toucher) par délaminage ○ Adhérence des renforts internes		☐	☐		
• Dans les pièces mécaniques (axes d'attache) ○ Evaluation des jeux ○ Marquage, martelage, corrosion.		☐	☐		
• Etat de la protection sur les éléments métalliques, particulièrement ceux exposés aux agressions mécaniques et à la corrosion (câbles, éléments du train)		☐	☐		
10) DISPOSITIFS PARTICULIERS					
• Poste d'oxygène : état des supports de bouteille, des tuyauteries, des raccords		☐	☐		
11) INSTRUMENTS DE BORD					

OPERATION	VPE	VA	GV	Visa 1	Visa 2
• Présence des instruments obligatoires (voir manuel de vol section 2)	☐	☐	☐		
• Conformité des marquages anémométriques (voir manuel de vol section 2)	☐	☐	☐		
• Propreté et étanchéité des prises statiques et de la prise totale.	☐	☐	☐		
• Etat des tuyauteries et vérification de l'absence de corps étranger à l'intérieur (eau, sable, terre, insectes).		☐	☐		
• Vérification de l'altimètre par affichage du QFE		☐	☐		
• Vérification au banc des anémomètres.			☐		
12) PLAQUETTES ET MARQUES					
• Présence et lisibilité dans le poste de pilotage des plaquettes indicatrices et pictogrammes (voir manuel de vol section 2)	☐	☐	☐		
• Présence et lisibilité des marques extérieures : immatriculation, plaque d'identité.		☐	☐		
13) POINTS PARTICULIERS A SURVEILLER					
<u>Nota : en cas d'atterrissage dur, vérifier :</u> ○ Le train d'atterrissage ○ L'état de la structure principalement au niveau des points d'attaches voilure et sur le cône arrière du fuselage ○ Le jeu des points d'attaches des ailes et de l'empennage horizontal ○ Le collage et l'état des cadres et renforts de fuselage	☐	☐	☐		

OPERATION	VPE	VA	GV	Visa 1	Visa 2
14) VERIFICATION GENERALE DE FIN DE TRAVAUX D'ENTRETIEN					
• Vérifier l'absence d'outils, équipements, autres pièces ou matériel étranger à l'aéronef et que tous les panneaux déposés ont été réinstallés.	☐	☐	☐		
15) REGLEMENTATION					
• Relevé de l'application des modifications obligatoires et/ou facultatives.		☐	☐		
• Relevé de l'application des Bulletins Service.		☐	☐		
• Relevé de l'application des consignes de navigabilité et AD (toujours obligatoires) *Nota : ce paragraphe est mis à jour au fur et à mesure de la parution de la règlementation obligatoire*	☐	☐	☐		
16) CONTROLE FINAL POUR APRS					
• Constitution du dossier de visite	☐	☐	☐		
• Mise à jour du carnet de route	☐	☐	☐		
• Contrôle final des tâches critiques	☐	☐	☐		
• Approbation pour remise en service	☐	☐	☐		

Note Pratique : La photocopie des tableaux de la section VI peut constituer le dossier d'enregistrement de l'opération d'entretien dès lors que les visas requis ont été apposés. Cette opération pourra être clôturée au moyen de la fiche ci-après
Cette opération pourra être clôturée au moyen de la fiche ci-après.

FICHE DE CLOTURE D'OPERATION DE MAINTENANCE	
TYPE / MODELE DE L'AERONEF :……	
IMMATRICULATION :……	NBRE HEURES DE VOLS :……..
N° DE SERIE :……	NBRE DE LANCERS :……..
TYPE D'OPERATION EFFECTUEE (cocher)	☐VPE ☐VA ☐GV
DEFAUTS CONSTATES ET CORRIGES :	
AUTRES DEFAUTS (REPORTES) :	
DATE DE DELIVRANCE DE L'APRS :……	NOM DE L'INTERVENANT HABILITE :……..
	SIGNATURE :……..